

## BEWAKINGSVAARTUIG 19a

Dat ons land betrokken zou worden bij het Duitse offensief in West-Europa was door de Britse regering en militaire leiding voorzien. Daar ging men er vanuit dat Nederland het niet lang zou volhouden tegen de Duitse oorlogsmachine. De enige militaire operatie die voorbereid was (de Nederlandse marine-attaché te Londen werd in de loop van de ochtend van 10 mei 1940 hieromtrent ingelicht) hield in, dat zogenaamde demolition parties (vernielingsdetachementen) per torpedobootjagers naar IJmuiden, Hoek van Holland en Vlissingen overgebracht zouden worden om ondermeer haveninstallaties onbruikbaar te maken en aardolietanks in brand te steken.

Voorts had de Britse admiraliteit tevoren vastgesteld dat het transport van de goud-reserve van De Nederlandse Bank uit Amsterdam over de Noordzee een escorte zou krijgen van enkele Engelse marine-eenheden.

In de morgen van 10 mei ging in Londen de order uit dat de demolition parties moesten inschepen. Wij beperken ons tot de vernielingsploeg die met de torpedobootjager 'Wild Swan' tegen het einde van de middag met 95 opvarenden onder bevel van Commander J.A.C. Hill de haven van Hoek van Holland binnen voer.

De marineploeg begon met de voorbereiding van een reeks vernielingen en blokkeringen. Een ploeg van de Britse genie had opdracht de grote aardolievoorraden bij Pernis in brand te steken.

Aan boord van de 'Wild Swan' kreeg men pas om 11.00 uur opdracht het uit Rotterdam afkomstige goud naar Engeland te brengen. Aanvankelijk wist men in Engeland namelijk niet dat er uit Rotterdam goud zou komen. 's Middags was de naar Engeland uitgeweken minister Van Kleffens te Londen hierover ingelicht. Hij had, vermoedelijk telefonisch, via de Britse minister van buitenlandse zaken Lord Halifax het transport kunnen regelen. De Genieploeg stapte daartoe over op het Stoomloodsvaartuig 19 die in Hoek van Holland lag. Dit schip was in de mobilisatietijd van 1939 gevorderd door de Koninklijke Marine en als 'Bewakingsvaartuig 19a' in dienst gesteld. Aan boord hiervan bevond zich kapitein-luitenant ter zee Hill, een deskundige op het gebied van explosieven, en een man met stalen zenuwen, die met twee matrozen van de Royal Navy om bijzondere redenen was meegegaan.

In Rotterdam zou het Bewakingsvaartuig een deel van de Nederlandse goudvoorraad ophalen en deze met spoed, onder leiding van de Engelse Commander, in veiligheid brengen. Nadat de vernielingsploeg bij Pernis was afgezet, vervolgde de 'BV 19a' haar reis.

Immiddels had generaal Winkelman gelast dat het onbruikbaar maken van de aardolievoorraden, door menging van verschillende soorten, alleen maar voorbereid mocht worden. Hij had het voorbarig geacht de tanks in een zo vroeg stadium van de strijd in brand te steken. De militairen van de Britse genie keerden op 11 mei naar Hoek van Holland terug.

In de kelder van het bijkantoor van de Nederlandse Bank aan de Boompjes in Rotterdam was een groep mariniers druk bezig een hoogst ongewoon karwei te volbrengen. 192 Kisten met 937 baren goud met een gewicht van elf ton werden door de militairen in drie vrachtwagens geladen. Daarna begon de rit van de bank naar de Lekhaven. Een riskante operatie, want de Duitsers waren al in Rotterdam-Zuid doorgedrongen en bevonden zich op enkele honderden meters van het bankgebouw.

De vele branden die door de strijd in de nabijheid woedden, zorgden er bovendien voor dat de duisternis weinig bescherming bood. Via allerlei nauwe zijstraatjes baanden de zware vrachtwagens zich langzaam een weg. Na een half uur bereikte het konvooi de Lekhaven, waar de "BV 19a" lag afgemeerd. Om 1.00 uur was het goud overgezet op het schip.

Op zaterdag 11 mei voer de 'BV 19a' in de ochtendschemering de Nieuwe Waterweg af. Echter, vanaf vrijdagavond 23.00 uur was de Nieuwe Maas onvei-

lig door magnetische mijnen die, met tussenpozen, waren afgeworpen door een laagvliegend vijandelijk toestel in de lijn Westgeul-Vulcaanhaven. Bijna twee-derde van dit traject was afgelegd toen, ter hoogte van de Superfosfaatfabriek E.N.C.K. (in de volksmond 'de Super') aan de noordzijde, en de Bossewoning aan de zuidzijde van de Nieuwe Waterweg, het schip mid-scheeps werd geraakt door een mijn.

De gevolgen waren verschrikkelijk. Door de kracht van de explosie werd de 'BV 19a' omhoog gestuwd en scheurde het vlak achter de machinekamer in tweeën. Het gesis van stoom vermengde zich met het geluid van scheurend metaal en versplinterd hout.

Commander Hill en de twee matrozen T. Goshawk en F.G. Higgs kwamen om het leven. Er waren 13 Nederlandse slachtoffers. Slechts zes man overleefden de ramp.

Kapitein J. Hanswijk van de 'Vrijheidsplaat', een schip van de havendienst Spido dat gevorderd was om ordonnansdiensten te onderhouden, zag de ramp gebeuren en vertrok direct met zijn schip naar de onheilsplek. Personeel van 'de Super' schoot met enkele bootjes te hulp.

Eén van de overlevenden was de 26-jarige Willem Pottinga, loodskwekeling der 2e klasse. Hij was één van de vijf leerlingen die het slaaphok bij het achterdek deelden. Aangekomen in de Lekhaven had hij van de gelegenheid gebruik gemaakt om nog snel een dutje te doen.

Pottinga viel zo diep in slaap dat hij het krassende, schurende geluid van de met stalen banden verzegelde kisten niet hoorde toen deze op het bovendek werden gestapeld en de boot daarna vertrok. De daverende explosie verraste de loodskwekeling in zijn slaap.

Pottinga: "Ik sloeg tegen het plafond boven mijn kooi aan en moet enkele seconden buiten westen zijn geweest want toen ik weer bijkwam was ik alleen in het slaaphok en gutste een stortvloed van water door de deur naar binnen. Uit alle macht worstelde ik me daarheen in een vertwijfelde poging te ontkomen. Maar het water sleurde me terug naar het verst verwijderde schot en ik werd tegen het plafond gedrukt. Als een gek maaide ik met mijn armen maar het haalde niets uit, ik zat als een rat in de val.

Plotseling zag ik een vaag licht boven me... de koekoek. Het glas was door de explosie verbrijzeld. De opening was slechts zestig vierkante centimeter groot, maar toch was het een kans, mijn enige kans.

God zij dank had ik mijn zwemvest verloren, met dat ding zou ik er nooit doorheen kunnen klauteren. Ik maalde door het water om bij het dakraam te komen en slaagde er net in om de rand vast te grijpen.

Mijn voeten stootten tegen het onder water staande tafelblad, hiervan maakte ik gebruik om mezelf omhoog te stuwten. Ik zette me af en schoot door de kleine opening. Op dat moment zonk het achterste gedeelte van het schip onder me vandaan en merkte ik dat ik in de Maas dreef. Het water was stroperig dik van de ruwe olie. Van de boot was geen spoor meer te bekennen.

Hoe erg de verwondingen aan mijn zij en rechterbeen waren kon ik niet voelen. Mijn mond zat vol bloed en toen ik voorzichtig met mijn hand voelde besepte ik dat er verscheidene tanden ontbraken.

Toen zag ik een van onze reddingsboten waaraan enige maten zich vastklemde. Ze waren er verschrikkelijk aan toe. Bij één van hen was de kuit van zijn been weggeslagen. Hoewel zwaar beschadigd dreef de reddingsboot nog steeds.

Ik kon me niet bij hen voegen zonder het risico te lopen dat de boot zou zinken, dus bleef ik doorzwemmen. Voor me zag ik een man met een zwemvest om. Ik stak een hand uit en pakte hem bij zijn riem beet. Zijn gezicht kon ik niet zien en nam aan dat hij dood was. Maar ik dacht, ik moet hem vasthouden. Dan zou zijn familie hem tenminste kunnen begraven. Eindelijk werden we door een boot opgepikt."

De overlevenden werden naar de Superfosfaatfabriek gebracht, waar eerste

hulp werd verleend.

Pottinga: "Dokter Stoop begon verwoed te werken aan Koudenberg waarvan ik dacht dat hij dood was. Koudenberg herstelde en ging uiteindelijk weer aan het werk. Het is iets waar ik niet graag over praat want ik ben geen held. Hij dreef toevallig mijn kant uit en ik hield me aan hem vast."

Willem Pottinga werd naar huis gebracht nadat hij enkele uren in het ziekenhuis had doorgebracht. Er was niemand thuis. Zijn vrouw was naar het Hofsingel-Ziekenhuis te Vlaardingen gefietst, waarnaar de overlevenden waren overgebracht.

Ze zeiden tegen haar: "Uw man is hier niet." In de haast en drukte had niemand mijn naam genoteerd en was ze ervan overtuigd dat ik omgekomen was.

"Toen ik het huis binnenstroomde, zakte ik bijna door mijn benen. Van top tot teen zat ik onder de modder en dikke glibberige olie. Ik vond dat ik een borrel nodig had. En zo zat ik daar, nauwelijks in staat om mijn glas vast te houden, toen mijn vrouw binnenkwam. Ik denk dat ik haar niet erger geschokt kon hebben als ik dood was geweest.

Zijn verwondingen resulteerden in vijf grote operaties en bijna vijftien jaar was hij regelmatig onder doktersbehandeling. Ondanks deze tegenslagen werd Pottinga een ervaren loods.

De toen 45-jarige stuurman Willem Goos behoorde ook tot de overlevenden. Hij moest wachtlopen tijdens de vaart van Rotterdam naar Hoek van Holland en was net op de brug van het schip toen de explosie plaatsvond. Goos werd meters ver door de lucht geslingerd en kwam met zware been- en hoofdwonden in het water terecht.

De bemanning van een roeiboot pikte hem op en na een verblijf van twee maanden in het Hofsingel-Ziekenhuis kwam hij er weer boven op.

De Duitsers lieten hem niet ongemoeid. De stuurman werd ondervraagd over het doel van de tocht. Over de lading zweeg hij. Niemand mocht weten dat de loodsboot goud vervoerde. Volgens Goos wogen de kistjes, waarin het goud was opgeborgen, vijftig kilo. Na verloop van tijd kwam de Duitse bezetter achter de inhoud van de kisten die op de modderige bodem van de Nieuwe Waterweg lagen.

Een zware baggermolen van Volker werd ingezet om het goud naar boven te halen. Het Hoofd van de Dienstkring Nieuwe Waterweg van Rijkswaterstaat, B.G. Kreiter, de Rijkshavendienst en de Rijkspolitie te Water uit Vlaardingen werkten nauw samen.

J.Kreiter: "Mijn vader en ik moesten om beurten toezicht houden bij het baggeren. Er is veel goud opgehaald. Dat werd met een vlet naar de Boompjes in Rotterdam gebracht. De meeste kistjes waren stuk en de broodjes goud lagen gewoon in de bagger. Een kistje dat heel was gebleven, was precies in de schoorsteen terecht gekomen na de ontploffing. Dat heb ik er, met behulp van anderen, uitgehaald.

Aangezien het bij de Duitsers onbekend was met hoeveel goud de "BV 19a" was gezonken, hadden zij geen idee wanneer ze hun bergingsoperatie moesten staken.

De heer J.Kreiter: "Mijn vader moest als getuige naar Hamburg komen, waar voor het Gerechtshof het goud tot oorlogsbuit werd verklaard. Vanaf dat moment was er niet zoveel animo om nog meer boven water te halen".

De Duitsers gelastte de baggeroperatie af in de overtuiging alles te hebben geborgen, toen er in feite nog een groot aantal staven op de rivierbodem lag. Het edelmetaal werd gesmolten en opnieuw gestempeld.

In 1940 bedroeg de totale goudvoorraad in Rotterdam 113.755 kilogram en had een waarde van 228 miljoen gulden. Samen met de zilvervoorraad is het na de capitulatie door de bezetter geconfisceerd. Hierbij behoorde ook het gedeelte wat bij het transport met de 'BV 19a' verloren ging. Tussen juni en oktober 1940 zijn 816 staven opgebaggerd. In 1946 en 1947 werden in totaal nog eens 115 staven geborgen. Hiervan werden vier staven door baggersaars achterover gedrukt. Zij werden opgepakt en gestraft. Een rekensom leert dat er tot op de dag van vandaag nog zes goudstaven zoek zijn. De goudstaven vertegenwoordigen een huidige waarde van ongeveer 1.8 miljoen gulden. De Nederlandse Bank beschouwd deze zes goudstaven als definitief verloren.

Derhalve vermeldde wij dat men er toch in slaagde de belangrijkste goudhoeveelheid te redden. Met behulp van de Engelsen, die de overtocht eskorteerden, verliep de overtocht van het Amsterdamse goud zonder incidenten. Daarmee was, na eerdere verschepingen vanaf het najaar van 1938, ruim 80% van de goudreserve van de Nederlandse bank, ter waarde van 887 miljoen gulden, aan de greep van Nazi-Duitsland ontrukkt.

Nadat een deel van de 'BV 19a' was gelicht werden onder andere de drie lichamen van de Engelsen geborgen en overgebracht naar de algemene begraafplaats 'Emaus' te Vlaardingen.

De begrafenis, waarbij velen hooggeplaatste personen aanwezig waren, vond plaats op maandagmorgen 17 juni 1940.

De lijkkasten waren bedekt met de Union Jack en rouwkransen van de Koninklijke Marine, de Kriegsmarine en van het Nederlandse Rode Kruis. Nadat de kisten in een gezamenlijk graf waren neergelaten las Ds. Groenenberg, Nederlands Hervormd predikant te Vlaardingen, in het Engels een gedeelte uit de Bijbel voor waarna hij in het Nederlands een woord van afscheid sprak jegens hen die hun leven voor hun vaderland hadden gelaten.

Groenenberg eindigde de plechtigheid met het uitspreken van het 'Onze Vader' in het Engels.

Pas in 1945 werden de familieleden van Hill op de hoogte gesteld van zijn dood en het feit dat hij in Vlaardingen begraven was. Tijdens de oorlogsjaren had zijn dochter Corrie, via het Rode Kruis, een tevergeefse poging gedaan om achter de verblijfplaats van haar vader te komen. Het deed haar goed te vernemen dat het graf van haar vader nog steeds keurig wordt onderhouden.

#### Omgekomenen:

- IJsbrend Smit, geboren te Rotterdam op 30 oktober 1908. Luitenant ter zee der 2e klasse K.M.R.S.D. Commandant 'BV 19a'. Begraven in het familiegraf op de algemene begraafplaats Crooswijk te Rotterdam.
- James Alexander Corrie Hill. Commander, Royal Navy. Leeftijd 39 jaar. Begraven op de Algemene Begraafplaats Emaus te Vlaardingen.
- Thomas Goshawk, matroos van het Corps Engineers, Royal Navy. C/JX 171648. Begraven op de Algemene Begraafplaats Emaus te Vlaardingen.
- Frank George Higgs, matroos van het Corps Engineers, Royal Navy. C/JX 172725. Begraven op de Algemene Begraafplaats Emaus te Vlaardingen.
- Johannes Koree, geboren te Nes gem. West Dongeradeel op 5 januari 1889. Loodsschipper der 1e klasse. Begraven op de Algemene Begraafplaats te Maassluis.
- Cornelis van der Horst, geboren te Alblasterdam op 4 februari 1906. Loodskwekeling.

- Begraven op de Algemene Begraafplaats te Maassluis.  
Jacob Drijver, geboren te Amsterdam op 1 november 1908.  
Hulpzeeloods.  
Begraven op de Algemene Begraafplaats te Maassluis.
- Klaas van der Meer, geboren te Nijmegen op 25 september 1914.  
Loodskwekeling der 2e klasse.  
Begraven op de Algemene Begraafplaats te Rozenburg. Op 4 september 1986 herbegraven op het 'Militair Ereveld Grebbeberg' te Rhenen.  
Rij 13, nummer 22.
- Johnnie Harinck, geboren te Vlissingen op 18 mei 1915.  
Loodskwekeling der 2e klasse.  
Begraven op de Algemene Begraafplaats te Maassluis.
- Jan Johannes Jacobus de Glopper, geboren te Den Helder op 10 februari 1896.  
Machinist.  
Begraven op de Algemene Begraafplaats te Maassluis. Op 14 juni 1993 herbegraven op het 'Militaire Ereveld Grebbeberg' te Rhenen.  
Rij 13, nummer 39.
- Sjoerd Antonius Franciscus Rolsma, geboren te Franeker op 29 september 1884.  
Machinedrijver.  
Bij ministerieel besluit van 14 maart 1940 zou Rolsma op 1 juni 1940 eervol ontslagen worden wegens het bereiken van de 55 jarige leeftijd.  
Begraven op de Algemene Begraafplaats te Maassluis.
- Dirk de Boer, geboren te Ameland op 7 augustus 1895.  
Machinedrijver.  
Begraven op de Algemene Begraafplaats Emaus te Vlaardingen.
- Johannes van Dok, geboren te Den Helder op 23 december 1887.  
1e stoker.  
Begraven op de Algemene Begraafplaats te Maassluis.
- Jacob Willem Pols, geboren te Maassluis op 25 juni 1892.  
1e stoker.  
Begraven op de Algemene Begraafplaats te Maassluis.
- Pieter van der Struis, geboren te Vlaardingen op 15 oktober 1894.  
1e stoker.  
Begraven op de Algemene Begraafplaats te Maassluis.  
Zijn vrouw, P. van der Struis-Booister, kreeg op 12 mei 1940 het bericht dat haar zoon Leendert (20), dienende bij de Koninklijke Marine, in het ziekenhuis Zuidwal te Den Haag tengevolge van opgelopen verwondingen was overleden. Matroos 2e klasse Leendert van der Struis, geboren te Vlaardingen op 6 december 1919, raakte op 10 mei 1940 als kanonnier aan boord van Hr. Ms. Torpedoboot Z-5 zwaar gewond bij gevechten om de Willemsbrug en het Noordereiland te Rotterdam.
- Maarten de Voogd, geboren te Hellevoetsluis op 26 mei 1903.  
1e stoker.  
Begraven op de Algemene Begraafplaats te Maassluis.

Overlevenden:

- Willem Goos Bzn, geboren te Rotterdam op 14 september 1895.  
Stuurman.
- Cornelis Swart, geboren te Maassluis op 6 september 1914.  
Loodskwekeling der 1e klasse.
- Willem Jan Pottinga, geboren te Deventer op 30 november 1913.  
Loodskwekeling der 2e klasse.
- C.L. Sparling, geboren te Capelle a/d IJssel op 1 juli 1916.  
Kwekeling.
- R. Koudenburg

- Hulpzeeloods  
B. Spuij  
Kwekeling.

Bronvermelding:

- Rotterdams Nieuwsblad van 9 april en 1 mei 1947.
- 'Begrafenis Engelsche Militairen',  
Nieuwe Vlaardingsche Courant. d.d. 17-06-1940.
- Artikel 'Indianenverhalen rond verdwenen staatsgoud in de oorlog'.  
Nieuwsblad van het Noorden. d.d. 26-11-1986.
- Artikel 'Opsporing verzocht', gegevens gevraagd over dood commander  
Hill. Groot Vlaardingen d.d. 14-12-1990.
- Rubriek 'Rotterdam van toen'.  
Rotterdams Dagblad d.d. 29-05-1993.
- Rozenburg in oude ansichten, deel 11.  
J. Bergwerff en J. Prooi.
- Operation Fish.  
Alfred Draper.
- Het Koninkrijk der Nederlanden in de Tweede Wereldoorlog, deel 3,  
Mei 1940.  
Dr. L. de Jong.
- Opmars naar Rotterdam, deel 1.  
E.H. Brongers.

Met dank aan:

- J.A.C. Mathijssen, stadsarchivaris te Vlaardingen.
- J.F.J. Vaissier, archiefambtenaar van de gemeente Maassluis.
- A.M. Overwater te Barendrecht.
- A.M.M. Straver te Nieuwerkerk a/d IJssel.
- Oorlogsgravenstichting te 's Gravenhage.
- De heer en mevrouw Sparling te Hoek van Holland.

Herkomst illustraties:

- Instituut voor Maritime Historie te Den Haag (1x).  
Tekst: Stoomloodsbootvaartuig no. 19 in dienst te Hoek van Holland  
sedert 1923. Op een mijn gelopen bij Vlaardingen op 11 mei 1940 en  
verloren gegaan.
- Stadsarchief gemeente Vlaardingen. (1x).  
Tekst: Vlnr: Voorzitter Jonkers van de afdeling Vlaardingen van het  
Rode Kruis; Mevrouw D.M. Itjeshorst, directrice van het Hofsingel  
Ziekenhuis te Vlaardingen; in toga, dominee Groenenberg; de burge-  
meester van Vlaardingen de heer M.C. Siezen; kapitein Tripp van de  
Kriegsmarine; de heer Boogaard, beheerder van de Algemene Begraaf-  
plaats Emaus en Dominee Lans.
- De heer B. Goos te Rozenburg (10x).  
Via de heer Goos ontvangen wij 10 foto's betreffende de ramp met de  
'BV 19a'. Hieruit kan een keuze worden gemaakt, met eventueel tekst.